

DÉBAT PUBLIC SUR LE DEVENIR DE LA RN154

RÉUNION À VOVES, LE 22 JANVIER 2010

L'aménagement de la partie Sud de la RN154

Commission Particulière de Débat Public :

- Alain OHREL, Président, Préfet de région honoraire, ancien conseiller d'Etat et membre de la CNDP, membre puis Président de CPDP (LGV Paca et Terminal méthanier d'Antifer
- Claude BREVAN, Inspecteur général de la construction honoraire. Présidente de la CPDP Prolongement de l'A16.
- Jean-Yves AUDOUIN, Préfet honoraire, ancien conseiller maître (SE) à la Cour des comptes
- Marie-Bénédicte AGUILA, Ancien avocat, ancien juge de proximité. Membre de la CPDP Terminal Méthanier d'Antifer
- Jacques PAVAUX, Ingénieur général des ponts et chaussées, Docteur ès sciences économiques.

Maîtrise d'ouvrage

Olivier de SORAS, DREAL Centre

Serge GAILLARD, DREAL Centre

Guglielmina OLIVEROS TORO, DREAL Centre

* * * * *

M. Alain OHREL, Président de la CPDP : Je voudrais ouvrir cette séance, non sans remercier Monsieur le Maire de Voves de nous accueillir dans sa très jolie salle Silvia Montfort, un nom évocateur, pour les plus anciens d'entre nous, de bien des souvenirs. Cette réunion est très importante, non seulement parce qu'elle est à Voves mais aussi parce qu'elle est faite pour compenser les intempéries. En effet, une réunion prévue chez vous le 17 décembre n'avait pas pu avoir lieu pour cause de neige. Nous avons alors transféré cette réunion sur le 11 janvier. Pour autant, vous avez souhaité avoir, à Voves même, l'occasion de revenir sur les problèmes du pays de Beauce.

Nous allons le faire tout de suite, selon notre procédure habituelle, en nous en remettant à l'un des membres de la commission, M. PAVAUX, pour suivre le déroulement de la séance qu'il a préparé. Je lui donne tout de suite la parole.

Avant d'abandonner le micro, je vous prie de nous excuser car les problèmes d'impératifs ferroviaires nous obligent à quitter cette salle à temps pour un train vers 18h à Chartres.

Nous avons convenu d'avoir une réunion de deux heures, dont vous avez souhaité qu'elle commence à 15 h 30. Nous vous quitterons donc, à regret, à 17 h30.

M. Jacques PAVAUX, membre de la CPDP : Merci, Monsieur le Président. Je vous rappelle tout de suite le thème de cette réunion publique aujourd'hui : « L'aménagement de la partie Sud de la RN154 ». La partie Sud est celle qui va de Chartres jusqu'à Allaines et plus précisément jusqu'à l'autoroute A10. Sur ce tronçon, deux déviations sont actuellement en travaux, celle de Prunay-le-Gillon-Allonnes puis, un peu plus au Sud, celle d'Ymonville.

Nous allons rapidement passer la parole au maître d'ouvrage, qui va présenter les options possibles sur cette partie Sud de l'axe routier mis en débat, y compris celle du contournement de Chartres. Son exposé traitera trois thèmes :

- les options pour le contournement de Chartres ;
- les travaux en cours, c'est-à-dire les deux déviations que je viens d'évoquer ;
- les travaux qu'il reste à réaliser, entre les deux déviations, entre la déviation d'Ymonville et le raccordement à l'autoroute A10.

Il nous parlera donc des chaînons manquants sur cette partie Sud de la RN154. Il nous donnera aussi sa préférence en matière d'options. Le débat tourne en réalité autour d'un choix entre deux options :

- l'option de la réalisation d'une autoroute avec mise en concession, donc d'une concession autoroutière, qui sera financée par les péages, par les utilisateurs ;
- le prolongement de l'aménagement actuel de la RN154, c'est-à-dire sa mise à 2 x 2 voies, sur fonds publics.

Je souhaiterais vous dire d'emblée, parce que cette question nous a été quelquefois posée, vous savez que des travaux sont en cours actuellement sur la RN154 dans votre région, les deux déviations mentionnées plus tôt, et il n'est pas question de construire une nouvelle section autoroutière qui irait de bout en bout entre Chartres et l'autoroute A10, et qui serait parallèle à la RN154, sans utiliser les tronçons déjà réalisés ou en cours de réalisation.

Je vais donner la parole à M. de SORAS, maître d'ouvrage, et il a trente minutes pour vous faire part de ses projets et des solutions qu'il a étudiées.

M. Olivier de SORAS, Directeur régional de l'Équipement région Centre : Merci, M. PAVAUX. Bonjour à tous et à toutes. Je vais commencer par rappeler l'objet du dossier soumis au débat public et Mme TORO vous présentera ensuite les perspectives d'aménagement. Nous pourrions peut-être faire ensuite une petite reprise sur les hypothèses de financement, un des points importants du dossier soumis au débat, en toute fin de présentation.

Si nous souhaitons résumer le dossier aujourd'hui proposé au débat public, nous avons trois questions qui se suivent et s'enchaînent :

- Faut-il achever l'aménagement de la RN154 ?
- Dans l'hypothèse d'une réponse positive, faut-il accélérer cet aménagement ?

- S'il faut l'accélérer, la question qui vient derrière et qui n'est pas simple est celle des financements mobilisables, du délai, et de la relation entre le délai et ces financements.

La situation actuelle de la RN154 – je passerai rapidement pour laisser du temps aux échanges qui suivront – au-delà de ce qui est déjà réalisé ou en cours de travaux programmés aujourd'hui, le coût de ce qu'il reste à réaliser aujourd'hui représente entre 650 et 700 millions d'euros. Ce sont des sommes très importantes. Nous nous posons tout de suite la question de savoir comment mobiliser les financements nécessaires.

Je profite de ce schéma des différentes options possibles quant aux aménagements imaginables pour assurer une continuité de la RN154 totalement aménagée dans la traversée du département. Nous pouvons noter que nous avons des opérations qui, à elles seules, mobilisent des montants très importants, 215 millions d'euros, 130 millions d'euros, 180 millions d'euros. Si nous ne savons pas mobiliser tout de suite une telle somme, il est difficile de réaliser l'opération concernée.

Ces 650 à 700 millions d'euros, dans la mesure où nous avons imaginé des éléments de réponse aux deux premières questions, posent la question de l'adéquation que nous souhaitons mettre entre les délais et les coûts. Quel est le délai objectif jusque auquel nous pouvons considérer que l'aménagement de la RN154 est souhaitable, à réaliser et, en conséquence, quels sont les moyens et l'organisation ? Quel type de montage d'opération pouvons-nous imaginer pour mobiliser, dans le délai voulu, les moyens financiers permettant de réaliser ces opérations.

Si vous le permettez, M. Pavaux, je reviendrai plus sur ces aspects financiers en fin de présentation. Je vais laisser la parole à Mme Toro sur les aspects d'hypothèses d'aménagement sur la partie Sud de l'itinéraire.

Mme Guglielmina OLIVEROS TORO, DREAL Centre : Merci. Bonsoir à tous. Je vais vous présenter maintenant les hypothèses d'aménagement sur la partie Sud.

Avec la première diapositive, je voudrais replacer l'histoire de cet aménagement de la RN154. Le départ de cet aménagement est l'avant-projet sommaire d'itinéraire signé en 1994 qui prévoyait un certain nombre d'aménagements. Quand nous reprenons l'ensemble des aménagements en cours, en travaux ou en études, ou déjà réalisés, vous voyez sur cette diapositive que sur les aménagements entre Allaines et Nonancourt, de façon globale, tout ce qui concerne notre réflexion sur l'axe RN154, nous en sommes encore au niveau des études. Pour les contournements de Nonancourt, Saint-Rémy, Dreux et Chartres, nous sommes là encore dans une phase d'étude. Par contre, nous sommes en travaux sur Prunay-le-Gillon, Allonnes et Ymonville et nous avons déjà mis en service l'ensemble des déviations sur le tronçon entre Chartres et Dreux.

L'APSI 94, l'avant-projet sommaire, prévoyait la mise en place d'un aménagement à 2 x 2 voies sur un tronçon représenté ici en violet, dans un délai à moyen terme, sachant que les aménagements à plus long terme devaient être entrepris. Les aménagements à long terme sont des contournements de Dreux par l'Ouest et l'aménagement du Sud de Chartres, entre Prunay, le Hasard, et l'autoroute A10.

Ces aménagements sont en cours de travaux mais je vais reprendre avec vous plus spécifiquement ce qui se trouve au Sud, en englobant l'aménagement du Nord de Chartres jusqu'à l'autoroute A10.

Un point sur les enjeux que nous retrouvons sur le département de l'Eure-et-Loir et notamment sur cette partie Sud : nous avons rassemblé un certain nombre d'éléments d'enjeux importants et je vais les noter les uns après les autres.

D'abord, nous avons une richesse naturelle importante et, notamment dans cette zone, deux sites Natura 2000 ont été définis : l'un au Nord, la vallée de l'Eure, de Maintenon à Anet, qui a la particularité de s'étendre du Sud-Ouest de Chartres jusqu'au Nord de notre département ; et, au Sud, le site de la vallée du Loir avec ses affluents, aux alentours de Châteaudun, donc le début de représentation, et la vallée de la Conie qui débute au Nord d'Ymonville.

A ces sites Natura 2000, nous ajoutons la zone de protection spéciale oiseaux Beauce et vallée de la Conie, qui a une importance primordiale notamment pour la sauvegarde de l'œdicnème criard, un oiseau nicheur au sol, qui nous impose, notamment sur la déviation d'Ymonville, de ne faire aucun terrassement entre le mois d'avril et le mois de septembre. Cela nous a permis de caler nos travaux, sur cette déviation, en tenant compte de cet oiseau et de sa vie. Cet oiseau, et le fait que nous soyons en zone de protection spéciale, nous a également contraints à un suivi de l'avifaune, de l'œdicnème criard en particulier mais aussi de l'ensemble et à la mise en place d'une étude d'incidence, qui est en cours. Cette zone est donc importante pour cet oiseau en difficulté de vie sur l'ensemble de la région, sur la France et sur l'Europe.

A ces zones naturelles, nous ajoutons la directive paysagère de la cathédrale de Chartres, un élément important et incontournable. Même s'il est non officiel, nous en tenons compte comme tout aménageur autour de Chartres, avec ces questions de covisibilité entre le point d'aménagement et la cathédrale. Cette directive s'étend sur une surface non négligeable.

Un autre point d'intérêt dans cette zone Sud du département est la présence de la nappe de Beauce, sur laquelle un SAGE, un schéma d'aménagement et de gestion des eaux, a été mis en place. Elle nous demande, nous aménageurs, de porter une attention particulière à une non dégradation d'une qualité et d'une quantité d'eau souterraine assez mise à mal.

Un point particulier dû aux suites du Grenelle sont des captages sensibles. Nous en avons un répertorié dans cette zone, le captage de Berchères-les-Pierres. Ces zones de captage sont à ramener à un bon niveau de qualité, sachant qu'actuellement les concentrations en nitrates et en pesticides dans l'eau sont préoccupantes.

Enfin, un dernier élément non négligeable de cette partie du département est la présence de nombreux monuments et sites d'intérêt, classés ou inscrits. Ils sont très nombreux. Ce sont des monuments connus, répertoriés, mais il y a également tout le patrimoine que nous ne connaissons pas mais que nous découvrons au fur et à mesure de nos travaux. Vous n'êtes pas sans savoir que, sur les travaux que nous avons effectués sur Ymonville et Prunay-le-Gillon, et sur le projet d'Allonnes, nous avons trouvé des sites archéologiques d'intérêt majeur, qui ont demandé des fouilles de préservation.

Voici donc quelques exemples des points importants de notre département : la cathédrale de Chartres, bien sûr, qui est classée au patrimoine mondial de l'Unesco ; un certain nombre de sites inscrits et des monuments historiques. Vous voyez ici deux photos : l'éolienne Bollée de Nogent-le-Phaye et le Moulin de la Garenne d'Ymonville.

Si nous regardons maintenant, au fur et à mesure du tracé, les différentes zones sur lesquelles nous avons apporté une réflexion, en commençant par le Nord, nous pouvons réfléchir sur les résultats des études que nous avons menées sur le contournement Est de

Chartres. Sur cette diapositive, sont regroupés l'ensemble des enjeux qui ont été mis en évidence au moment de cette étude, dont les derniers résultats remontent à 2006.

Très rapidement, nous avons des zones d'importance d'un point de vue hydraulique, dont des captages, notamment celui au Nord, la zone de la vallée de l'Eure, très importante d'un point de vue hydraulique et hydrobiologique. Nous avons également des eaux d'intérêt faune flore et des boisements reconnus comme devant être considérés avec attention ; des zones d'activités, notamment au Sud-Est de Chartres ; des zones d'habitation ; des éléments de notre patrimoine et, enfin, la directive paysagère de Chartres. J'ai surligné ici quelques cônes de visibilité mais ils sont bien plus nombreux.

Quand nous avons ce genre d'étude et que nous avons mis en évidence des éléments d'importance tels que ceux-ci, nous aménageurs – et n'importe quel aménageur fait de même –, nous appliquons un système de choix multicritères, en mettant en balance l'ensemble des enjeux représentés pour ensuite essayer de tracer une zone d'étude plus précise. Nous avons sur Chartres ce panorama des enjeux et ces contraintes, que nous avons mis en évidence. Ici, cela concerne Chartres Est.

Vous retrouvez ce schéma sur le document de support du débat disponible. Si nous résumons ce passage à l'Est de Chartres en termes d'avantages, nous sommes sur un principe prévu dans le SCOT : nous avons la possibilité, par cet aménagement Est de Chartres, de décharger la rocade Ouest de Chartres dont le trafic est important, ce qui permet une meilleure fluidité du trafic aux alentours de Chartres et une desserte des zones économiques et commerciales non négligeables. Par contre, les inconvénients sont les impacts sur les populations – vous avez vu les contraintes que nous avons mises en évidence – et les impacts sur les milieux, qu'ils soient hydrauliques ou naturels.

L'ensemble de l'aménagement a été évalué à 215 millions d'euros.

Si nous essayons de réfléchir sur l'aménagement de la rocade Ouest de Chartres, un élément apparu au cours du débat et sur lequel nous avons réfléchi est que cette rocade Ouest présente un certain nombre de points sur lesquels il faudra travailler avec une grande attention. Tout d'abord, nous avons le passage à niveau 3 bis, situé juste au débouché du giratoire de la 154 au Sud de Chartres, qui doit être aménagé avec plusieurs contraintes fortes : le passage de la rocade, un problème de relief, la covisibilité avec la cathédrale, la proximité de l'autoroute. Nous avons également un certain nombre de diffuseurs, qui sont des points de liaison avec la voirie locale, et des carrefours giratoires tout au long de cet aménagement. Vous voyez ici que nous arrivons à plus d'une dizaine de points sur lesquels nous aurions à travailler spécifiquement pour mettre en place une 2 x 2 voies qui permette une fluidité du trafic sans entraver les liaisons avec la voirie locale. Ceci concerne l'aménagement de la rocade elle-même.

A cela, s'ajoutent des difficultés de géométrie même de la rocade. Actuellement, elle est à 90 km/h, c'est-à-dire avec des normes de roulement relativement basses, et elle est extrêmement contrainte puisque nous avons, de part et d'autre de cette rocade, non seulement des zones d'habitation mais également des zones d'activité, qui se rapprochent de plus en plus de la rocade. C'est donc une contrainte importante.

Si nous étudions là aussi les avantages et les inconvénients de cet aménagement, nous avons comme avantage la mise en place d'aménagements sur une infrastructure existante. Par contre, comme inconvénients, nous avons une remise en cause de la fonction de desserte locale et de desserte des zones économiques et commerciales. Nous avons des raccordements à la RN154 au Sud, très contraints, notamment avec cette question de

l'aménagement du passage à niveau. L'aménagement de cette rocade contraindrait également le développement économique de l'agglomération vers l'Est, qui est prévu dans cette zone. Enfin, nous avons la traversée d'un certain nombre de milieux sensibles, proche de la rocade actuelle.

Tout ceci pour vous brosser rapidement les conclusions que nous avons tirées des études, et nous sommes bien encore au stade des études, sur Chartres. Pour ce qui concerne les aménagements en cours de travaux, je ne vais pas vous en parler longtemps. Vous avez dû recevoir, en tout cas toutes les personnes qui sont le long de ces axes, un certain nombre de journaux que nous avons mis en place et qui donnent, au fur et à mesure de l'avancement des travaux à la fois sur la déviation d'Ymonville et celle de Prunay-le-Gillon-Allonnes, des informations sur l'état des travaux et les différentes liaisons que nous avons eues avec les enjeux locaux. Nous avons, sur Ymonville, déjà publié trois journaux. Sur Prunay-le-Gillon-Allonnes, nous en sommes au premier et le deuxième arrive.

Entre Chartres et l'autoroute A10, il reste à faire la liaison entre Allonnes et Ymonville et la liaison entre Ymonville et l'A10. Je ne parle pas de la liaison au Nord de la déviation de Prunay parce que l'ensemble des études que nous avons réalisées sur Chartres portaient bien de la déviation de Prunay, c'est-à-dire la zone du Hasard, et remontait jusqu'au Nord de Chartres. Concernant les aménagements à venir sur ces zones, nous sommes encore actuellement dans une phase d'études sur l'ensemble de l'axe RN154, de l'A10 jusqu'à Nonancourt. Vous avez sans doute eu des informations sur une étude de diagnostic agricole que nous avons lancée il y a quelques mois, qui essaie de mettre en évidence un certain nombre de points d'importance sur cet axe, et je dis bien l'axe entier. C'est un début de conclusion de cette étude agricole.

Nous avons de la même façon une étude sur l'eau, un diagnostic sur l'eau sur l'ensemble de l'axe. Pour ce qui concerne le diagnostic agricole, nous avons mis en évidence deux grandes zones : le Thymerais drouais pour la partie Nord et la Beauce chartraine pour la partie Sud. Sur la zone indiquée ici, les terres sont fertiles, les surfaces boisées sont rares et, forcément, la préoccupation de l'emprise d'une infrastructure, quelle qu'elle soit et linéaire en particulier, est quelque chose d'extrêmement prégnant pour les personnes qui sont sur cet axe.

Pour vous indiquer ce que représentent les emprises des aménagements en cours de travaux, pour la déviation d'Ymonville, cela représente 40 ha et, pour la déviation de Prunay-le-Gillon-Allonnes qui est de 8,4 km, cela représente 68 ha. Ces chiffres sont tout à fait clairs.

Maintenant, si nous reprenons ce que pourrait être un aménagement de voie express ou d'autoroute sur une zone quelconque, je vous ai mis ici une coupe type d'une infrastructure à 2 x 2 voies. Cette infrastructure à 2 x 2 voies et cette coupe sont les mêmes si nous faisons une 2 x 2 voies ou si nous faisons une autoroute. En effet, les normes de construction d'une infrastructure sont les mêmes. Ce sont les normes ICTAAL et nous partons des mêmes normes pour mettre en place une 2 x 2 voies ou voie express, ou une autoroute. Cela représente une largeur variable entre 30 et 42 m, la différence tenant au talus et au relief global de la zone. Étant donné que nous sommes dans une zone relativement plate, nous nous rapprocherons plus des 30 m de large pour cette infrastructure que des 42 m ou plus.

Nous avons demandé au Sétra, un de nos services techniques, de nous brosser le portrait de ce que peut être l'emprise, selon que nous prenons les différents éléments d'une infrastructure routière. Ce tableau résume l'ensemble des observations, des études et des créations sur la France entière. Une colonne est réservée à la voie express et l'autre à une

infrastructure concédée. Nous voyons que si l'emprise totale d'une voie express ou d'une voie concédée peut varier entre 8 à 10 ha dans des conditions peu contraignantes, comme c'est le cas de la zone de Beauce puisque nous sommes en relief faible, les voies concédées représentent une superficie de 8 à 12 ha. Par contre, la section courante est la même pour une voie express ou une voie concédée et nous sommes sur une emprise de 5 à 7 hectares par kilomètre.

Pour les nœuds autoroutiers, c'est-à-dire les liaisons entre cette voie express et une autoroute, nous avons exactement les mêmes caractéristiques puisque nous répondons aux normes. Ce qui change est le nombre de diffuseurs et la mise en place des péages sur ces diffuseurs, qui fait augmenter l'emprise en ce qui concerne la voie concédée. Pour les aires de service, nous avons à peu près la même chose, avec une différence selon la présence ou non de restauration et d'hôtellerie sur les voies concédées. Pour les aires de repos, les normes sont les mêmes. Je ne parle pas des centres d'entretien puisque, que ce soit pour une voie concédée ou une voie express, l'emprise est exactement la même également.

Revenons à la RN154 et ce que représenterait l'aménagement de ce qu'il reste à aménager sur cet axe, entre l'A10 et Nonancourt. Nous pouvons reprendre les chiffres que nous avons. Si nous aménageons ce qu'il reste à aménager sur la RN154, nous trouvons, pour une route express, une superficie globale comprise entre 390 et 410 ha. Si une autoroute concédée est mise en place sur ces aménagement de l'axe, nous montons à 400 ou 420 ha, sachant que nous pouvons avoir une augmentation, mise en général autour de 20 % mais qui peut être largement moins, due globalement à des aménagements paysagers que les sociétés d'autoroutes prennent en charge avec plus de confort. Nous pouvons ainsi tomber à 500 hectares, par exemple. Les deux chiffres présentés, 390-410 et 400-420, nous sommes sur des emprises tout à fait équivalentes.

Voilà ce que je voulais vous présenter pour ce qui concerne les aménagements actuellement réalisés, en cours et en étude, et un axe de réflexion pour la suite de l'aménagement de l'ensemble de la RN154. Je vous remercie.

M. Jacques PAVAUX : Je remercie Mme TORO pour sa présentation très détaillée. Je vais maintenant donner la parole à la salle. Vous allez pouvoir poser toutes les questions que vous souhaitez au maître d'ouvrage pendant une vingtaine de minutes. Ensuite, je donnerai la parole à M. Chevallier, pour une présentation d'une dizaine de minutes.

Vous avez la parole et pouvez poser toutes les questions que vous voulez. C'est le moment d'en profiter puisque c'est l'avant-dernière réunion. Ensuite, il sera trop tard. Je vous demande, et je l'ai dit pour tout le monde, de commencer par donner votre nom bien clairement et la fonction que vous occupez pour que nous puissions l'enregistrer dans le verbatim. Tout ce que vous allez dire et toutes les réponses faites par le maître d'ouvrage seront scrupuleusement enregistrés.

M. Claude GALLET, maire d'Allonnes : Merci de me donner la parole. Je suis le maire d'Allonnes, commune sinistrée de la 154 pour les nuisances sonores, la pollution et ses accidents avec un total d'une douzaine de morts.

En préambule, j'aurais voulu dire que le Conseil municipal d'Allonnes, au titre d'un certain nombre de communes riveraines de la 154 Sud, que ce soit à Prunay-le-Gillon, Allonnes, Theuville, Ymonville, Fresnay-l'Évêque, Allaines, ont délibéré contre le projet autoroutier. Au titre de la commune d'Allonnes, nous nous opposons formellement au projet autoroutier pour plusieurs raisons. Nous privilégions la position de voie express, gratuite, en termes d'aménagement du territoire car nous nous apercevons que cela irrigue

nettement mieux le territoire par les diffuseurs qui seraient mis en place, en maintenant les entrées et sorties desservant nos villages.

Le projet autoroutier, s'il venait à voir le jour, serait à mon avis une catastrophe pour notre canton et principalement pour notre communauté de communes. En effet, cela la couperait en deux, d'où un effet de cloisonnement. Ce serait la remise en cause du développement économique de la communauté de communes, si nous n'avions malheureusement pas d'échangeur au niveau du RD17.

Il est bien noté, dans le dossier de présentation de la DRE, qu'une autoroute rejeterait obligatoirement une partie importante du trafic routier sur le réseau secondaire, en l'occurrence l'actuelle 154. En ce qui concerne la traversée d'Allonnes comme celle d'Ymonville, cela représenterait environ 4000 véhicules jour, ce qui serait absolument intolérable. Je tiens à dire que jamais la commune d'Allonnes, et moi en tant que maire, jamais je n'admettrai cet état de fait, quitte à faire de la résistance.

Concernant l'aménagement de la partie Sud de la 154, entre Chartres et Allaines, en faisant abstraction de la déviation Est de Chartres, sont en cours de réalisation : la déviation d'Ymonville et celle d'Allonnes sur un total d'à peu près 12 km. Si je reprends les coûts au kilomètre, et c'est ce qui m'interpelle un peu, le coût au kilomètre initialement prévu à Ymonville était de 11 millions d'euros finalisés à 21 millions d'euros, c'est-à-dire 52 % d'augmentation, avec un coût au kilomètre de 5,25 millions ; Allonnes-Prunay-le-Gillon, 8,5 km, pour un coût au départ de 31 millions – ce sont les chiffres qu'avait donnés Mme Ribon, directrice départementale de l'équipement, en 2006 – finalisé à 51 millions d'euros, c'est-à-dire avec un coût de 6 millions d'euros au kilomètre, soit une augmentation de 62 %.

Pour faire une comparaison, si je prends la nationale 10 et le dernier aménagement qui a été réalisé à Pezou sur 6,5 km, pour un montant de 30 millions d'euros avec neuf ouvrages d'art, cela donne un coût au kilomètre de 4,6 millions, avec un relief très accidenté. En terme global, si je reprends le dossier de la DRE, le coût au kilomètre dans l'Eure a une moyenne de 3,85 millions d'euros. Les derniers travaux ont été effectués sur l'échangeur du Coudray, en 2007, pour un montant de 2,32 millions d'euros. Le coût du kilomètre en Eure-et-Loir, entre Chartres et Dreux, dans votre dossier, s'élève à 2,62 millions d'euros. Le dernier aménagement en 2008, sur la déviation de Boullay-Mivoye, de 6,4 km, a un coût au kilomètre de 3,2 millions.

Ma question s'adresse principalement à Monsieur le directeur régional. Ce qu'il reste à réaliser entre Allonnes et Ymonville et Ymonville-Allaines, c'est-à-dire 15,5 km pour un montant de 104 millions, fait un coût du kilomètre de 6,7 millions. Pouvez-vous m'expliquer cette différence de coût exorbitant, je dirais même assez inflationniste parce que je pense que cela contribue au déficit de l'État ? Donnez-moi une signification pour justifier de tels montants.

M. Jacques PAVAUX : Très bien, je vous remercie. Je vais donner tout de suite la parole à M. de Soras mais, auparavant, je voudrais savoir si M. Vigier veut faire une remarque concernant les déviations en cours.

M. Philippe VIGIER, député d'Eure-et-Loir : Merci au Président d'avoir accepté la tenue d'une réunion publique à Voves. Je crois que sur la partie Sud, chacun a bien compris que c'était indispensable.

Ensuite, Claude GALLET disait à l'instant « si tant est qu'un jour, il y ait un diffuseur ». Je

crois que sur ce point, depuis la première minute et il le sait très bien, s'il y avait une concession autoroutière...

(Échanges hors micro)

Pardonnez-moi mais les calendriers font que nous ne pouvons pas toujours être disponibles au même moment. En tout cas, cet après-midi, je suis ici avec vous. Je vous ai écouté avec calme, la moindre des choses est de s'écouter. Le débat public est fait pour cela.

Le deuxième point est que le diffuseur, et je crois que Martial CHEVALLIER interviendra tout à l'heure sur ce sujet, c'est-à-dire la sortie dans le canton de Voves, permettra naturellement de ne pas être un obstacle pour le développement économique et c'est quelque chose qui est demandé depuis le premier instant.

Le troisième point sur cet aménagement, et M. de SORAS, il faudrait que vous alliez plus loin dans votre explication car il y a là un vrai sujet de savoir si, oui ou non, dans le délai le plus court, et c'est ce qui est demandé par tout le monde...

(Réactions dans la salle)

Cela a été demandé le 18 décembre au Conseil régional par une délibération votée... Vous n'étiez pas présent... Écoutez, vous auriez dû être présent le 18 décembre à Orléans puisque la majorité du Conseil régional a simplement fait passer une délibération qui a été votée, je vous dirai qui l'a votée et qui ne l'a pas votée, pour demander que cet axe soit réalisé dans les dix prochaines années. J'ai la délibération ici, comme cela je vous la ferai lire en sortant.

Le quatrième point qui me paraît important, cela a été dit, concerne les chiffrages. Je voudrais simplement rappeler à Claude GALLET, et il le sait très bien, que sur la déviation d'Ymonville, le chiffre initial inscrit était 17,8 millions d'euros pour 3,2 km. Nous en sommes maintenant à 25 millions d'euros. Chacun aura fait la division donc ce n'est pas le chiffre qu'il annonce.

Enfin, pour la déviation de Pezou dont vous parlez, ce n'est pas 30 millions, pardonnez-moi, c'est le maire de Cloyes qui vous parle et je suis à côté, elle a coûté 90 millions pour les 6 km. Je le dis, c'est important, et vous l'avez dit, Monsieur le Directeur, ce sont des enjeux financiers qui sont importants, extrêmement majeurs, et je voudrais que vous éclairiez tous ceux qui sont là en expliquant quels sont les crédits prévus par l'État dans ce que nous appelons le plan de modernisation des itinéraires, le PMDI, sur les six prochaines années pour toute la région Centre. Il ne faut pas raconter des choses qui ne sont pas justes. Des chiffres sont inscrits au niveau de la région et de l'État qui sont accessibles à chacun et nous devons le regarder pour éviter, une fois de plus, de louper ces aménagements. Je dis très simplement, que ce soit à 2 x 2 voies ou une voie autoroutière, l'important, et tout le monde l'a dit, est d'arriver le plus vite possible à aller au bout de ces résultats.

Enfin, j'ai beaucoup apprécié le fait que, pour les déviations de Chartres, vous ayez fait référence, comme c'est inscrit dans les cahiers que vous avez transmis, aux deux options Est et Ouest, qui ne sont pas bouclées à l'heure actuelle et pour lesquelles les différences de financements sont majeures : 215 millions d'un côté et 130 millions de l'autre. Je crois que cela amène à réfléchir.

En tout dernier mot, je voudrais vous dire que dans le département des Landes,

contrairement à ce qui a été raconté partout, il existe maintenant des aménagements autoroutiers avec des aménagements en termes de tarification, puisque le département des Landes a obtenu que, pour une section autoroutière qui sera faite entre Bordeaux et Pau, il n'y ait pas de tarification pour les habitants des Landes, ce que nous appelons des péages entrants gratuits, alors qu'il existe des péages sortants payants. C'est un nouvel élément que je tiens à livrer au débat. Il faut vous renseigner, M. Emmanuelli me l'a confirmé mercredi, si vous voulez, je vous donnerai les références. Nous pouvons trouver des solutions d'aménagement de péage qui sont maintenant assez pertinentes.

M. Jacques PAVAUX : M. VIGIER, je vous remercie. Je demande maintenant au maître d'ouvrage, c'est à lui que vous vous adressez, de répondre précisément à votre question.

M. Olivier de SORAS : J'avais prévu d'évoquer tout à l'heure la question des échangeurs. Le dossier est très clair dans la présentation, vous l'avez du reste avec vous, Monsieur le Maire. Le dossier présente une situation de référence avec un nombre d'échangeurs et évoque deux échangeurs supplémentaires qui pourraient être envisagés. Si vous avez lu le dossier, ce dont je ne doute pas un instant, il est même précisé que dans les simulations d'équilibre d'une hypothèse concédée, l'apport de ces deux échangeurs complémentaires est intéressant, pertinent et utile à l'équilibre de la concession. Certes, le dossier est présenté en disant que nous avons six échangeurs en option de base et deux optionnels. Tels sont les éléments en débat aujourd'hui.

Je voudrais aussi que nous regardions les questions que vous avez évoquées de desserte. Cela me semble effectivement quelque chose d'intéressant. Ici à l'écran sont représentées, sous une forme un peu différente de celle dans le dossier mais peut-être plus claire en termes d'image, les positions des échangeurs et nœuds autoroutiers, c'est-à-dire les points d'échange local et d'échange entre deux infrastructures majeures, et les points d'échangeurs qui sont les points d'échanges entre la RN154 et de réseaux dits secondaires.

Le dossier présente cette option de base. Il affiche également deux options d'échangeurs complémentaires envisageables, sur la RD 26 et la RD 17, qui sont effectivement dans le dossier. Le commentaire précise que, dans les simulations d'équilibre de concession, la présence de ces deux diffuseurs complémentaires est plutôt intéressante.

Nous pouvons regarder aussi, et c'est un point important – vous l'avez souligné et je partage complètement cette préoccupation –, la question de la desserte. Il est vrai que lorsque nous aménageons progressivement un axe, comme nous l'avons fait jusqu'alors, nous avons des points de raccordement successivement à chaque bout d'opération, avec parfois des points d'échanges réalisés. Dans ce cadre, nous avons tendance à réaliser des diffuseurs sur une interdistance entre 5 et 10 km. Dans un aménagement de type autoroutier, en général, les interdistances entre échangeurs sont plutôt d'une trentaine ou une quarantaine de kilomètres. Dans l'hypothèse la RN154, et vous voyez ici toutes les interdistances prévues, nous nous retrouverions avec un intermédiaire entre le standard autoroutier, tracé neuf d'une autoroute, et un aménagement de type plan breton par exemple, qui a été cité de nombreuses fois dans le cadre de ce débat, avec des interdistances plus courtes.

Quand nous sommes entre 9 et 15 km d'interdistance entre deux points d'échanges, cela veut dire que nous pouvons choisir d'aller à l'un ou à l'autre, en étant à entre 4 et 7 km d'un point d'échange. Certes, comparé à des points d'échanges beaucoup plus rapprochés, nous pouvons penser que nous allons faire un peu plus de kilomètres pour « accéder à ». Toutefois, nous sommes quand même à un niveau de service intéressant, avec des interdistances qui ne sont pas énormes. L'inconvénient aussi, quand nous avons des points

d'échanges trop rapprochés, ce n'est pas l'optimum en termes de sécurité, en termes d'exploitation routière. Je crois qu'il faut poser les choses telles qu'elles apparaissent.

Vous avez également posé des questions sur les aspects de coût au kilomètre. Je n'ai pas tous les éléments. Vous avez fait une analyse et je n'ai pas sorti ma calculette pour reprendre tous les chiffres en même temps et je ne veux pas rentrer dans ce débat. Ce que je veux expliquer, c'est que lorsque vous réalisez une opération sur un terrain, sans difficulté de relief particulière et qui n'appelle pas des ouvrages compliqués, que vous n'avez pas de dispositions très contraignantes liées au franchissement d'une vallée qui, comme nous l'avons vu dans le diagnostic présenté tout à l'heure par Mme TORO, peut avoir des qualités plus importantes en termes de biotope naturel, nous ne sommes pas sur les mêmes échelles de valeur.

Les données Sétra que nous avons présentées, qui ont pour source une base de données très importante, comportent à la fois ces éléments d'emprise que nous venons de présenter mais aussi de ratio de coût. Nous ne pouvons pas appliquer un ratio de coût. Je vais être un peu brutal dans la comparaison parce que ce n'était pas vos propos mais pour vraiment forcer le trait, c'est un peu comme si nous pensions, lorsque nous faisons une maison, cela coûte 100, quand nous faisons une salle des fêtes avec un certain nombre d'équipements, cela coûte 1000. Vous avez deux ratios différents et nous ne les appliquons pas au même élément. Avoir besoin d'une maison ou d'une salle des fêtes, ce n'est pas la même chose. Lorsque nous avons des sections qui comportent des caractéristiques difficiles en termes de relief, des franchissements de vallées importants, nous ne pouvons pas avoir les mêmes coûts au kilomètre.

J'observe, et vous l'observerez avec moi, c'est une conclusion que vous connaissez également, que nous avons réalisé jusqu'alors ce qui était le moins compliqué et, par voie de conséquence, le moins coûteux en termes d'investissements. Peut-être effet de facilité mais aussi concordance entre la programmation financière, les disponibilités – cela rejoint la question soulevée par M. VIGIER après vous – voilà quels ont été les choix jusqu'à aujourd'hui. Ce sont les points les plus difficiles, vous l'avez vu dans la représentation préliminaire et je ne me suis pas attardé sur chacun, lorsque nous affichons des opérations qui peuvent être extrêmement importantes en termes de coûts, c'est parce qu'il y a des contraintes plus importantes.

Nous avons eu des débats intéressants sur la section Nord, sur la RN12, je pense à Saint-Rémy en particulier. Monsieur le Maire de Saint-Rémy avait posé directement la question en demandant quand nous pourrions arriver à programmer la déviation de Saint-Rémy. Aujourd'hui, avec les disponibilités financières, nous ne savons pas programmer la déviation de Saint-Rémy. Voilà la question et l'enjeu.

Vous avez soulevé la question des reports de trafic. C'est un point que nous n'avons pas caché et, dans la première réunion thématique sur les questions de déplacements, nous avons présenté d'emblée les projections de trafic telles qu'elles sont présentées dans le dossier. Effectivement, dans l'hypothèse d'une concession, nous estimons qu'un certain nombre d'usagers souhaiteraient éviter d'avoir à acquitter un péage. Cela induirait un trafic de report sur l'itinéraire de substitution.

Je crois qu'il faut aussi savoir raison garder sur deux aspects. Le premier est que lorsque nous parlons de trafic de 3 à 4000 véhicules jour, il suffit de prendre la carte du trafic éditée par le Conseil général sur l'ensemble de l'Eure-et-Loir pour voir que des sections de routes départementales sont largement au-dessus de ces trafics. Deuxièmement, 3 ou 4 000 véhicules jour n'est certes pas négligeable mais ce n'est pas non plus un trafic

comparable à la situation de 10 ou 12 000 véhicules jour que vous connaissez aujourd'hui.

Enfin, je rebondis sur les éléments que Monsieur le député évoquait tout à l'heure, il existe deux façons d'imaginer la mise à péage d'une infrastructure. En théorie, il n'en existe qu'une puisque c'est une délégation de service public, c'est-à-dire une redevance d'usage. Normalement, l'usager doit acquitter à proportion du service qu'il utilise. Il existe une mesure dérogatoire qui s'appelle le péage ouvert. Nous y viendrons tout à l'heure.

Vous avez évoqué les évolutions de coût, qui existent effectivement entre des estimations en valeur 2000 et celles de 2010. Je noterai, sur l'évolution des coûts, et nous en avons longuement débattu lors de la dernière réunion, qu'un des avantages que nous pouvons voir dans les contrats de partenariat au sens large est qu'à un moment donné, nous tirons un trait en disant que le contrat est conclu à hauteur d'un certain montant et toute dérive des coûts est assurée par la partie contractante, en l'occurrence par le concessionnaire. Donc si vous voulez avoir des assurances sur la maîtrise des coûts, le mieux est de passer un contrat global à un moment donné.

M. Jacques PAVAUX : Je vous remercie, Monsieur le directeur. Avant de redonner la parole à la salle, je voudrais vous poser une question. Le schéma que vous avez montré ici présente-t-il bien les échangeurs qui seraient réalisés dans le cas d'une concession autoroutière ?

M. Olivier de SORAS : C'est, dans l'hypothèse d'une concession autoroutière, le schéma de référence des points d'échanges. Dans le cas d'un aménagement progressif, il est probable, possible mais pas certain, qu'il y ait un peu plus d'échangeurs.

Cela étant, sur la dérive des coûts, j'ajouterai un dernier point. Aujourd'hui, quand nous réalisons progressivement l'axe, et vous le savez très bien puisque c'est le cas sur votre commune, nous avons aussi à assurer des raccordements que nous appelons des raccordements provisoires, des sections intermédiaires qui, à terme, sont un peu perdus dans l'aménagement global.

Enfin, vous avez évoqué le fait que votre communauté de communes serait coupée en deux, et je vous répondrai sous forme de question : que ce soit une autoroute ou une voie express, je n'ai pas bien saisi la différence fondamentale.

M. Jacques PAVAUX : Bien, qui d'autre souhaite poser une question ?

M. Marc GUERRINI, Maire de Voves : Merci, Monsieur. Je suis Conseiller général, Maire de Voves et Président de la communauté de communes. C'est plus une réponse qu'une question, si vous me le permettez, pour répondre à mon ami Claude GALLET, maire d'Allonnes, qui fait partie de la communauté de communes de la Beauce vovéenne à laquelle il a fait allusion. Je souhaiterais juste apporter un éclaircissement à cette assemblée en disant que la communauté de communes – et il le sait très bien puisqu'il était présent à notre réunion mardi soir –, par rapport au projet qui nous intéressait quant à l'achèvement de l'amélioration de la RN154 en 2 x 2 voies, sans préciser s'il s'agit d'une concession ou d'un projet d'aménagement voie express, a simplement délibéré. La réponse est que nous avons 23 pour, 12 contre et 7 abstentions. Nous avons défini que nous souhaiterions un aménagement de la RN154 en 2 x 2 voies, intégrant un diffuseur à l'intersection du RD17-RN154 à l'horizon 2020. En cas d'une concession autoroutière, les délégués communautaires exigeraient un échangeur à l'intersection RD17-RN154, la préservation de la sécurité sur les communes traversées par les voies de substitution et la préservation de l'agriculture. Il est donc bien au courant de cette délibération.

Je suis très attentif aux préoccupations que Claude peut avoir quant au développement économique de la communauté de communes. Cependant, nous en avons fait part au cours de cette délibération et je tenais à le repréciser devant l'assemblée et à le rappeler à Claude GALLET. En plus, juste un petit coup d'œil à Claude GALLET en disant que, quelque temps plus tôt, nous étions tous solidaires pour un aménagement de 2 x 2 voies pour le contournement de sa commune, Allonnes, Prunay-le-Gillon et Ymonville, ce qui est aujourd'hui en cours et il en est très satisfait et nous aussi. Nous ne pouvons pas, dans un schéma où nous avons maintenant pratiquement acquis ces deux contournements, ne plus nous préoccuper pour un autre axe qui est structurant non seulement pour notre territoire mais aussi pour le département, qui est celui de Nonancourt-Allaines.

M. Jacques PAVAUX : Je vous remercie. Je crois qu'il n'est pas nécessaire de faire de réponse. Y a-t-il une dernière question, avant l'intervention de M. CHEVALLIER ?

M. Christian GIGON, Conseiller général : Merci M. PAVAUX. Je voudrais revenir sur un document qui sera présenté au Conseil général lundi en séance. Un certain nombre d'indications sont assez importantes par rapport à ce qui est dit depuis plusieurs semaines. Je voudrais poser une question à M. de SORAS. Il est indiqué dans ce document que l'État, qui indique supporter dans son dossier un coût annuel de 6,5 millions de cette voirie en Eure-et-Loir. Que deviendra cette somme s'il y a demain une concession ?

M. Olivier de SORAS : Je n'ai pas connaissance du document mais en prendrai connaissance lundi puisque le Président du Conseil général a souhaité, et le Préfet en a été d'accord, qu'une session extraordinaire puisse avoir lieu sur le dossier de la 154. Donc je n'ai pas les éléments.

Sur la question que vous posez, aujourd'hui, l'organisation du budget de l'État dissocie ce que nous appelons le titre 3, les crédits de fonctionnement, du titre 5, qui est l'investissement. Nous avons la main, dans le cadre de la programmation budgétaire, sur le titre 5 avec une épure de l'ordre de 10 millions par an. Nous n'avons pas la main sur les frais d'exploitation. Je voudrais préciser que si l'aménagement est réalisé, nous estimons le coût de l'entretien annuel de la 2 x 2 voies entre 8,5 et 10 millions d'euros par mois. C'est à peu près l'épure. Une 2 x 2 voies nécessite un peu plus de patrouillage et d'exploitation qu'une 2 x 2.

Ensuite, nous pouvons imaginer que ce qui est aujourd'hui consenti par l'État au titre du fonctionnement du réseau serait redéployé sur le reste du réseau. Vous savez qu'aujourd'hui, le réseau national est géré par 11 directions interdépartementales des routes. Pour la RN154, la RN12, la RN10 en Eure-et-Loir, c'est la DIR Nord-Ouest à Rouen. Les agents et les budgets sont en place et je ne doute pas qu'il puisse y avoir des besoins. Je ne suis pas par contre décideur sur l'allocation des moyens à long terme, en ce qui concerne les moyens ressources humaines et fonctionnement.

M. Jacques PAVAUX : Je vous remercie. Le temps passe et je vais maintenant donner la parole à M. Chevallier, Président du syndicat du pays de Beauce, et à Mme Fouquet, Vice-présidente. Vous avez une dizaine de minutes et cette présentation sera suivie d'une période de questions réponses avec la salle.

M. Martial CHEVALLIER, Président du syndicat du pays de Beauce : Je remercie tout d'abord la Commission particulière du débat public pour avoir rajouté cette réunion sur notre territoire, qui supporte, je le rappelle, les deux tiers du tracé de la RN154 au Sud de Chartres. Je vous remercierai ensuite, vous, Mesdames et Messieurs, d'avoir répondu présent alors que l'horaire n'est pas des meilleurs. Je suis bien content, la salle est

pleine. Merci enfin à la commune de Voves, à Marc GUERRINI, son maire, pour la mise à disposition de cette salle dans l'urgence.

Le débat public qui se déroule aujourd'hui est l'occasion d'affirmer le positionnement du pays de Beauce sur sa stratégie de développement et sur son avenir, lequel est étroitement lié à celui de la RN154. Le pays de Beauce réunit 82 communes au sein des cantons d'Auneau, d'Orgères, de Voves et de Janville. Il regroupe quatre communautés de communes, la Beauce alnéloise, la Beauce d'Orgères, la Beauce vovéenne et la Beauce de Janville. Il comprend un peu plus de 37 000 habitants.

La RN154 constitue une véritable colonne vertébrale pour le développement de notre territoire. Elle dessert quatre des huit sites d'activité du pays et permet à la population et aux entreprises d'être reliés en moins de 30 minutes aux axes à haut niveau de service que sont l'A10 et l'A11. Cependant, elle génère également des difficultés pour notre territoire. Elle constitue d'abord une sorte de coupure entre le Nord et le Sud du pays. Le problème de la traversée des bourgs et le manque de fluidité du trafic rendent la route de plus en plus dangereuse et pénalisent le développement de notre territoire, ainsi que celui de l'Eure-et-Loir.

Le projet d'aménagement à 2 x 2 voies de la RN154 date de plus de 15 ans maintenant et devient de plus en plus urgent. Entre 1994 et 2008, la RN154 a été aménagée à 2 x 2 voies entre Marville-Moutiers-Brûlé et le Nord de Chartres. Aujourd'hui, les diverses déviations d'Ymonville et d'Allonnes sont en cours et seront terminées en 2010 et 2012.

Ces aménagements permettront aux communes de retrouver un trafic normal dans leur centre bourg. Avec la mise en service de l'autoroute A19, les flux augmenteront progressivement sur la RN154, notamment entre Allaines et Chartres, augmentant de même les risques d'accidents. Il est donc nécessaire aujourd'hui de réfléchir à la façon d'accueillir les 300 poids-lourds supplémentaires qui circuleront chaque jour en moyenne sur notre territoire. En outre, la RN154 présente des enjeux majeurs pour le pays de Beauce, notamment en ce qui concerne la protection de l'environnement, l'étalement urbain ou encore la production agricole.

Devant tant d'enjeux majeurs pour l'avenir de notre territoire, il était nécessaire que le pays de Beauce se prononce sur le projet d'achèvement de la RN154. C'est dans ce but qu'une réflexion a été engagée, permettant à tous les élus et aux membres du comité syndical de s'exprimer sur le projet. Le syndicat du pays de Beauce a exposé le projet de mise en concession autoroutière de la RN154 aux élus et aux acteurs de son territoire, lors d'une commission réunie spécialement sur ce thème le 21 octobre 2009 et lors d'un comité syndical dédié le 20 novembre 2009. C'est donc en connaissance des enjeux et des impacts du projet sur le territoire du pays qu'une délibération a été prise à l'unanimité des votants moins une abstention et deux votes contre, en faveur de la mise à 2 x 2 voies de cette route. Les communes de notre pays ont montré ainsi qu'il était possible de réfléchir en commun sur un projet structurant et pourtant sensible, comme c'est le cas pour tout projet autoroutier. Le travail en partenariat des élus montre également l'utilité des pays dans la définition d'une stratégie de développement capable de prendre en compte l'avis des acteurs d'un territoire.

C'est à Monique FOUQUET, Vice-présidente du pays de Beauce, que je donne la parole pour vous exprimer les points de la délibération prise par le comité syndical. Un tout petit aparté avant de passer le micro, je voudrais vous dire qu'à la fin de la réunion, il y aura une petite galette. Ne partez pas sans manger un petit bout de galette et prendre le verre de l'amitié. Je crois que cela détendra.

Mme Monique FOUQUET, Vice-présidente du pays de Beauce : Comme l'a précisé Martial CHEVALLIER, il est urgent d'apporter une réponse aux problèmes posés par la 154. Effectivement, le comité syndical s'est prononcé pour un achèvement rapide de cette voie à 2 x 2 voies. Mais nous souhaitons que cela se fasse à travers un réaménagement foncier agricole et forestier de qualité et en préservant l'agriculture. Dans l'hypothèse d'une mise en concession autoroutière de la 154, le syndicat du pays de Beauce considère huit principes comme indispensables, que je vais vous lire :

- le projet doit réduire au maximum son empreinte sur l'environnement, conformément aux objectifs du Grenelle de l'environnement, et prendre en compte les impacts économiques, sociaux, sur le territoire ;
- nous jugeons comme impératif l'inscription d'un diffuseur intermédiaire entre Chartres et Allaines à l'intersection de la RD17. Les habitants et les entreprises situés au Centre du pays doivent pouvoir accéder rapidement à un axe à haut niveau de service les reliant aux pôles départementaux et régionaux ;
- répondant également à l'objectif d'accessibilité, nous considérons comme indispensable de conserver le diffuseur d'Allaines et de favoriser la jonction du projet avec l'A10 au Nord d'Allaines, en limitant les impacts sur le foncier agricole ;
- l'engagement du pays de Beauce dans l'amélioration de la mobilité des habitants de son territoire nécessite d'envisager la mise en place d'une tarification préférentielle favorisant l'accès aux Euréliens ;
- le projet doit mettre en évidence les impacts attendus sur les routes secondaires, notamment ceux des itinéraires de substitution et présenter les mesures compensatoires qui pourraient être appliquées pour garantir la sécurité et la qualité du cadre de vie des communes traversées ;
- l'élaboration d'un plan de circulation, en partenariat avec le Conseil général, devra être préconisée afin d'assurer la cohérence des flux de transport avec la mise en place de la taxe poids-lourds ;
- le maintien d'une cohésion territoriale nécessite de limiter la fracture du territoire induite par un projet autoroutier, en maintenant des liaisons Est Ouest structurantes ;
- le projet de l'État doit prévoir de réduire au maximum son impact sur le foncier agricole. La qualité de l'aménagement foncier doit être un élément primordial du projet.

Après concertation de ses élus et de son comité syndical, le syndicat du pays de Beauce demande donc au maître d'ouvrage de prendre en compte ces différents points de consensus, dans l'hypothèse où le projet serait poursuivi suite au débat public. Merci.

M. Jacques PAVAUX : Très bien, je vous remercie. Y a-t-il une demande d'intervention de la salle ?

M. Pierre MICHAU, Premier adjoint au Maire de Fresnay-l'Évêque : Je prends la parole car notre maire, M. Francis BESNARD, devait être là mais il a dû avoir un gros retard pour des questions très importantes, sans doute. Je vous demanderai déjà dans un premier temps la relation entre Ymonville et Allaines, nous ne l'avons pas vu beaucoup

présentée. Je voudrais bien voir les projets que vous avez.

Premièrement, je suis tout à fait d'accord et je soutiens Monsieur le Maire d'Allonnes, que j'admire. Je n'avais rien préparé, je vous le promets, mais là, je suis tout à fait d'accord avec lui et je ne vois pas pourquoi vous êtes contre une 2 x 2 voies et pour une autoroute payante. Dans un premier temps, si vous avez une autoroute payante, Ymonville et Allonnes auront autant de circulation parce que personne ne prendra l'autoroute, tout le monde continuera à garder la 154. En plus, j'aurais bien voulu voir le tracé entre Ymonville et l'A10, Allaines. Vous ne l'avez pas présenté. Je l'ai vu une fois. Si elle coupe Fresnay-l'Évêque en deux, je peux vous dire que nous serons complètement contre. En plus, il y a une zone Natura 2000 que, normalement, vous ne devez pas traverser ou avec un aménagement qui vous coûtera très cher. Ne venez pas me dire que cela coûte moins cher de faire une autoroute que d'aménager une 2 x 2 voies. M. VIGIER a voulu nous faire comprendre le contraire mais je ne suis pas d'accord avec lui.

M. Jacques PAVAUX : Je vous remercie. Alors une autre question, notamment si elle est liée à votre intervention.

M. Christian GIGON, Conseiller général : Je voudrais simplement rappeler que l'autre soir, à la réunion Cinécentre à Dreux, il a été clairement indiqué sur une diapositive que le tarif préférentiel, quel que soit son secteur, ne pouvait pas être applicable. Je voudrais que nous puissions l'évoquer à nouveau puisque Philippe VIGIER a dit qu'il y avait des possibilités nouvelles. Il serait souhaitable que le maître d'ouvrage puisse lui-même nous en expliquer la teneur.

M. Jacques PAVAUX : Je vais donner la parole au maître d'ouvrage pour qu'il réponde à ces deux interventions. Monsieur, vous m'avez regardé fixement pendant votre intervention en disant : « Je ne comprends pas pourquoi vous êtes pour l'autoroute ». Sachez qu'à partir de moi, moi compris et jusqu'à droite ici, vous avez la Commission particulière du débat public qui est totalement neutre sur cette affaire et n'a pas d'opinion sur cette affaire. Les questions s'adressent au maître d'ouvrage, qui est à ma gauche.

M. Olivier de SORAS : Il est vrai que chacun doit être dans son juste rôle, vous avez raison de le rappeler. La Commission est neutre et indépendante, et c'est tout ce qui fait l'intérêt de l'organisation du débat public.

Cela étant, sur les questions soulevées, non, il n'y a pas de tracé. Toutefois, cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas eu d'étude. Il n'y a pas de tracé parce que nous sommes, non plus dans les réflexions qui ont eu cours jusqu'alors, c'est-à-dire des successions d'aménagements progressifs, mais dans une question globale sur l'avenir de l'aménagement en termes d'aménagement global sur l'ensemble de la traversée du département de l'Eure-et-Loir. Vous avez peut-être eu connaissance, à un certain stade notamment après l'avant-projet sommaire d'itinéraire de 1994, d'esquisses, d'hypothèses de tracé qui avaient pu être produites sur à peu près l'ensemble du tracé. Cependant, ce n'est pas ce que nous appelons un tracé définitif puisque celui-ci résulte d'une enquête publique. Je tiens à préciser, et c'est peut-être une des difficultés que nous avons dans le cadre d'un débat public, que le débat public porte sur l'amont d'une opération. Nous avons une approche globale avec les trois questions que je posais tout à l'heure : faut-il achever l'aménagement, faut-il l'accélérer et, si oui, comment faire ?

Les questions de tracé ne sont pas totalement absentes du débat et il est normal que vous les souleviez et que nous y répondions, mais ce n'est pas l'objet du débat. Si, d'aventure, des suites sont données au dossier, différentes phases de concertation précèdent la

préparation du dossier d'enquête publique, au cours desquelles sont examinées ces questions de débats. Il est important de le repositionner.

Vous dites que je suis pour l'autoroute. Non, je ne suis pas pour l'autoroute. Je vous expliquerai pourquoi nous présentons ce dossier qui, je le rappelle et j'y viendrai tout à l'heure, part de l'examen de la situation telle qu'elle est aujourd'hui, de l'aménagement réalisé jusqu'alors. Nous sommes aujourd'hui à peu près un tiers du linéaire. Nous aurons, à la mise en service de Prunay-le-Gillon, Allonnes et Ymonville, à peu près 35 km aménagés sur la RN154. La totalité de la traversée de l'Eure-et-Loir représente 90 km. Il en reste donc une partie à faire. J'expliquerai tout à l'heure pourquoi cette réflexion de l'autoroute est venue, notamment sur l'analyse des moyens mobilisables comparés aux délais souhaités.

Enfin, vous avez soulevé, je crois que c'était M. GIGON, la question des tarifs préférentiels. Ce qui a été présenté très clairement lors de la réunion de mardi soir est le principe de redevance d'un péage. Le principe de redevance d'un péage, avec quelques modalités ou adaptations que je vais vous présenter dans deux minutes et qui peuvent être mises en place, est l'équité de tous les citoyens devant la perception du péage. Cela veut dire que ce n'est pas parce que nous sommes Euréliens ou habitants de telles communes que nous pourrions avoir un tarif préférentiel. Ce qui peut être examiné, bien qu'il me semble encore un peu tôt pour le faire, ce sont des souhaits au plan local d'avoir des sections qui seraient exemptes de péage, ce qui ne veut pas dire en dehors de la concession. Dans ce cas, il est clair que dans le système d'équilibre de la concession, nous impactons la subvention d'équilibre. Il peut donc y avoir un choix d'augmenter la subvention d'équilibre et de diminuer les recettes de péage. C'est la question de la position du curseur entre la ressource budgétaire des fonds publics et la redevance que peut acquitter l'utilisateur.

Venons-en à votre question sur les péages. Le principe de base de la concession est que l'on acquitte, comme quand on paie sa facture d'eau ou d'électricité, on paye à due concurrence de ce que l'on a consommé. Le principe de base d'une délégation de service public, qui est donc le cadre d'une concession, est la même chose. Vous avez en principe un système que nous appelons le péage fermé. À chaque fois que vous entrez sur la section concernée, vous passez par une barrière de péage. À chaque fois que vous ressortez, vous repassez par une barrière de péage et vous acquittez un coût global directement proportionnel au coût de la section, appliqué aux kilomètres parcourus. C'est ce que nous appelons le péage fermé et c'est la solution de base.

Il existe un système dérogatoire, que nous appelons le péage ouvert et qui peut faire partie des réflexions autour des projets d'aménagement. Le péage ouvert s'applique sous une autre forme. Vous avez des barrières de péage en général en pleine voie et vous payez forfaitairement sur une zone de tarification. Ceci veut dire que vous allez payer de façon variable selon l'utilisation réelle que vous faites de l'infrastructure. Si nous essayons de modéliser comment fonctionne un système dit de péage ouvert, vous voyez ici une succession de points d'échanges à la suite les uns des autres sur un itinéraire. Vous avez trois barrières de péage et, à chacune de ces barrières, nous allons affecter une section de tarification. Chaque fois que vous traversez la barrière de péage, vous acquittez une somme forfaitaire relative à la section de tarification. Cela conduit à des coûts d'utilisation variable puisque vous pouvez avoir des trajets surpayés et des trajets sous-payés. Nous en avons ici des exemples. Vous avez un trajet surpayé puisque l'utilisateur n'a emprunté qu'une partie de la zone tarifée. Par contre, il a traversé la barrière de péage et va donc payer forfaitairement sur l'ensemble de la zone. A contrario, nous avons là, sur le schéma représenté, un trajet sous-payé puisque l'utilisateur emprunte trois zones de tarification et n'acquitte qu'un seul péage puisqu'il n'a passé qu'une seule barrière de péage. Voilà les

modalités d'adaptation qui peuvent être tout à fait envisagées. J'ajoute, mais je ne l'ai volontairement pas représenté, que vous pouvez trouver sur ce schéma un trajet totalement gratuit.

M. Jacques PAVAUX : Merci, Monsieur le directeur. Je donne encore la parole à la salle pour une dernière question s'il y en a une.

M. Patrick MARÉCHAL, de Roinville-sous-Auneau : Je ne veux surtout pas dénigrer le débat économique en cours sur les péages pour les Euréliens. Je voudrais simplement savoir s'il est possible d'avoir une emprise sur les tarifications que le concédant pratiquera sur le trajet. Un exemple tout simple : les tarifs pratiqués aujourd'hui sur l'A19 font qu'il est plus économique pour un transporteur, sur le trajet de Troyes à Orléans, de faire le tour par la 104, quand les horaires le permettent, que d'emprunter l'A19.

M. Olivier de SORAS : Nous pouvons aussi noter que le coût kilométrique moyen de l'A19 – je ne prends pas parti sur la question mais rebondis juste sur ce que vous dites – peut être jugé plus élevé que sur d'autres sections. Ceux qui empruntent la RN60 peuvent constater que le trafic a baissé mais peut-être moins que ce que nous aurions pu souhaiter, en se disant que les autres aillent prendre le péage et que nous soyons plus tranquilles sur l'ancien itinéraire. Cela étant, c'est un choix. Très honnêtement, c'est un choix et, encore une fois, nous sommes sur la limite de la répartition entre ce que nous voulons mettre sur les crédits budgétaires, ce qui va impacter l'éventuelle subvention d'équilibre d'une concession que je détaillerai un peu plus par la suite, et ce qui est du ressort des péages.

Pour les modélisations de la 154, nous sommes partis, c'est précisé dans le dossier, sur des péages de l'ordre de 7 à 8 centimes d'euro du kilomètre pour les véhicules légers et, classiquement, un ratio de trois fois plus, soit autour de 23 ou 24 centimes du kilomètre pour les poids-lourds. C'est l'hypothèse de base du modèle. Après, c'est un choix. Nous pouvons très bien choisir de se dire que finalement, la subvention d'équilibre qui en résulte est trop importante et nous n'avons pas les moyens budgétaires donc il faut rehausser le niveau de péage ou, à l'inverse, et cela peut être un choix de dire que nous voulons que sur telle partie de l'itinéraire, par exemple, le taux kilométrique soit beaucoup plus faible. En contrepartie, comme nous sommes sur le même équilibre financier au départ, construction exploitation sur le contrat de concession, nous allons augmenter la subvention d'équilibre et donc le recours au crédit budgétaire dont la source est l'impôt, que tous les contribuables acquittent.

Je voulais juste rajouter un point que j'ai oublié dans une réponse tout à l'heure sur la question du raccordement à l'A10. Dans le schéma que je présentais tout à l'heure, vous aviez un échangeur et diffuseur. C'est-à-dire que tous les points que nous présentons comportent un diffuseur. Je veux dire par là que le point d'échange avec l'A10, s'il est réalisé dans une forme de continuité de type route express, nous quitterons l'autoroute à Allaines et nous nous engageons sur une 2 x 2 dont l'aménagement sera réalisé de façon progressive. Si, par contre, nous avons un aménagement par mise en concession, nous pouvons avoir un nœud d'échange autoroutier mais ce n'est pas exclusif – en tout cas, ce n'est pas ainsi que le dossier est imaginé aujourd'hui – d'un diffuseur local qui serait peut-être à quelques kilomètres. Nous essayons généralement de les dissocier un peu pour des questions de lisibilité et de compréhension des itinéraires et, par voie de conséquence, aussi de sécurité pour les usagers. En toute hypothèse, un point d'échange avec la voirie locale dans le secteur d'Allaines aujourd'hui reste une des données de base du dossier.

M. Jacques PAVAUX : Une dernière question. Je vous demanderai s'il vous plaît d'être

très rapide parce que nous devons respecter l'horaire.

M. Claude GALLET : Concernant Allaines, il faudrait peut-être aussi dévier par le Sud parce que nous nous apercevons de plus en plus qu'au rond-point, les gens susceptibles de prendre l'autoroute évitent de le prendre à Allaines et traversent Allaines pour le prendre à Arthenais. Nous le constatons de plus en plus. Il y a un grand nombre de véhicules et principalement des camions qui, de plus en plus, traversent Allaines. Donc il serait peut-être aussi très important que la DRE envisage éventuellement une déviation Sud d'Allaines.

M. Olivier de SORAS : Votre question comporte deux aspects : le choix du type de circulation autorisée à tel ou tel endroit, qui se discute sur une route nationale, vous le savez fort bien, entre la commune et l'État. En l'occurrence, la traversée d'Allaines pourrait tout à fait faire l'objet d'une réflexion quant à une interdiction des poids-lourds en transit. Il me semblait d'ailleurs qu'elle existait mais je ne suis pas tout à fait sûr. D'accord, on me précise qu'elle n'existe pas. C'est tout à fait le type de réflexions que nous pouvons engager en liaison avec l'exploitant, qui est la DIR Nord-Ouest. Ce n'est pas une difficulté en soit. D'ailleurs vous avez raison, oui, c'est une départementale. Donc c'est une question que le gestionnaire de la voie peut voir avec la commune, en l'occurrence le Conseil général. Pardonnez-moi.

Enfin, sur la question du choix des usagers de se dire : « Je préfère prendre l'autoroute à Arthenais plutôt qu'à Allaines », vous me direz que chacun est libre de ses choix mais, je ne sais pas, je ne me suis jamais posé cette question. Je me pose parfois cette question mais, sur cette section, elle ne me semble pas d'une pertinence exceptionnelle.

M. Jacques PAVAUX : Je vais revenir sur la question que vous avez posée tout à l'heure, Monsieur, au sujet de Fresnay-l'Évêque, en disant que la commune serait coupée en deux. Je crois que vous n'avez pas répondu à cette question.

M. Olivier de SORAS : J'ai répondu par une question. La question était posée en disant : « Non à l'autoroute car cela couperait la commune en deux ». J'ai répondu en demandant quelle différence apporterait un aménagement de la 154 en voie express ou en autoroute, dans l'hypothèse où nous sommes dans une infrastructure linéaire. À un moment donné, nous pouvons avoir des effets de coupure, plus ou moins atténués, mais cela fait partie des points qui ont été évoqués au cours des réunions précédentes. C'est la question des raccordements. Vous le savez très bien, si je prends le cas de Prunay-le-Gillon-Allonnes, nous sommes en train de construire deux puis trois ouvrages – c'est une question de phasage de travaux – de rétablissement de communication. C'est-à-dire que sur les 8 km, il y aura trois points par lesquels la transparence du réseau secondaire, de part et d'autre de l'aménagement, sera assurée.

Un intervenant : En plus, est-ce que cela vous amuse, est-ce que cela vous plaît de gaspiller 10 ha de terre au kilomètre ? Pour une 2 x 2 voies, vous n'avez pas à prendre si large que si vous faites une autoroute, avec tous les talus que vous êtes obligés de faire de chaque côté. C'est vrai, vous pouvez taper dans les surfaces, ce n'est pas grave... Les agriculteurs, on s'en fiche. (*Brouhaha*) Tu parles pour ta paroisse et, de toute façon, on ne t'en prendrait pas beaucoup.

M. Olivier de SORAS : A cela, je répondrai juste en une minute, si vous voulez bien. Nous avons eu un débat qui m'a un peu étonné à la Chambre d'agriculture il y a quelques semaines. Nous faisons la comparaison entre des options prises à Boullay-Mivoye et des options prises à Prunay-le-Gillon-Allonnes. À Boullay-Mivoye, le choix a été fait, en

discussion avec les professions agricoles, d'avoir un tracé de l'itinéraire de substitution très proche de l'aménagement à 2 x 2 voies. A Prunay-le-Gillon, le choix inverse a été fait, en disant qu'on préférerait conserver une surface exploitable entre les deux. Donc dire qu'on se moque des agriculteurs est une erreur. En tout cas, ce n'est pas du tout ma façon d'appréhender la conduite des projets. Je crois là aussi, Mme TORO l'a rappelé tout à l'heure, que nous menons, très en amont, un certain nombre d'études de diagnostic. Parmi ces études, il y en a une à laquelle nous accordons beaucoup d'importance, c'est celle du diagnostic de la production agricole. Elle est en cours aujourd'hui, elle a été confiée à la SAFER et n'est pas totalement achevée. Ce sont des points auxquels nous accordons beaucoup d'importance.

Sur l'aspect foncier, je me dois de vous préciser que, quelle que soit la forme de l'aménagement, en termes de montage financier, il faut avoir à disposition, à terme, six voies : 2 x 2 voies, que ce soit de type express ou de type autoroute, qui comportent un certain nombre de limitations d'usage – piétons, cycles, vélos, engins agricoles – ou, dans le cas d'une autoroute, ceux qui peuvent souhaiter ne pas acquitter le péage ; et en parallèle ou à côté, pas très loin, une route à deux voies permettant le même type de desserte pour les usagers qui sont exclus ou ne souhaitent pas prendre l'aménagement à 2 x 2 voies. Ce que nous vous avons présenté tout à l'heure est que, dans des bases de données générales, nous avons effectivement une petite différence entre l'autoroutier concédé et l'aménagement 2 x 2 express. Cette petite différence est 8-10 dans un cas et 8-12 dans l'autre cas en moyenne, en hectares au kilomètre. Ces 2 ha kilomètres, qui représentent 20 % de l'ensemble, sont issus du fait que, sur les aménagements autoroutiers, sont en général conduits des aménagements de types paysagers qui peuvent adoucir les talus ou comprendre des plantations importantes. Cela a été le cas sur une autoroute récemment réalisée en région Centre, où il y a eu des reboisements importants. Je pense, mais on peut avoir un avis différent, que si nous nous posons la question quant à l'aménagement de la traversée de la Beauce, telle que nous la connaissons aujourd'hui, il n'y aurait pas de différence d'un point de vue technique entre la surface et la largeur d'une autoroute et d'une 2 x 2 express.

M. Jacques PAVAUX : Je vais maintenant donner la parole au maître d'ouvrage pendant une dizaine de minutes pour qu'il nous présente les problèmes de financement de ces infrastructures. Ensuite, vous pourrez à nouveau poser des questions.

M. Olivier de SORAS : Je vais essayer de le faire un peu au pas de charge, effectivement.

Je reprends sur la question que je posais tout à l'heure : comment résoudre cette équation entre le coût et le délai. Nous pouvons imaginer plusieurs types de montages financiers. Je vais vous en présenter trois, avec les contraintes, les avantages ou les inconvénients qu'ils sous-tendent à chaque fois : le budgétaire, l'emprunt ou les partenariats public-privé, qu'ils soient de type contrat de partenariat ou de type concession.

Si nous regardons le budgétaire, qui est notre solution d'origine, ce sont des fonds publics avec pour origine les impôts acquittés par l'ensemble des citoyens. Cela conduit à un aménagement progressif, avec une capacité budgétaire que nous connaissons à la fois à la relecture des aménagements réalisés au titre des contrats de plans antérieurs et du PDMI, en cours de discussion aujourd'hui, que nous estimons – et c'est arrondi à la hausse – autour d'une dizaine de millions d'euros par an, soit une cinquantaine de millions par période de cinq ans. Ceci fait écho à ce que je disais en préambule sur la question de programmation de l'opération, qui serait supérieure à une cinquantaine de millions d'euros. Le financement, ce sont les impôts. Le coût de construction est estimé entre 650 et 700 millions d'euros. Lorsque nous calculons le ratio, combien de temps faut-il, en mettant

dix millions d'euros par an, pour obtenir un total de 650 à 700 millions d'euros ? Nous arrivons à un horizon très lointain, un petit peu au-delà de 2070 mais retenons cette perspective.

Ce sont les trois hypothèses. Si nous continuons sur le budgétaire, sur la partie Sud de l'itinéraire, trois sections cadrent plus ou moins bien avec les disponibilités budgétaires sur une période de cinq ans : soit la liaison entre la RN 10 et Prunay-le-Gillon, qui représente un peu plus puisque nous sommes à 65 millions en termes d'estimation ; soit la liaison entre Allonnes et Ymonville, qui représenterait 43 millions d'euros ; soit la liaison entre Ymonville et l'A10, pour 61 millions d'euros. Ce sont des hypothèses de ce qui pourrait être imaginé sur une période de programmation au-delà des travaux en cours aujourd'hui, c'est-à-dire au-delà de la période 2014, soit sur la période 2014-2018. Donc, à l'horizon 2018, une de ces trois opérations pourraient être programmées, les décisions ne sont pas prises à ce jour.

Une autre hypothèse sur laquelle nous pouvons réfléchir – je précise que c'est une simulation purement théorique parce que l'État ne fait pas d'emprunt sur des opérations dédiées. Il peut faire des opérations pour alimenter son budget général et ensuite, ce budget est affecté sur les sections investissement ou autres. Regardons néanmoins ce que cela donne. L'intérêt que nous pouvons imaginer est de dire : nous empruntons aujourd'hui, nous réalisons tout d'un bloc puis nous remboursons sur une certaine durée. Il faut alors y intégrer le fait que, d'une part, nous pourrions réaliser l'aménagement global en une seule fois, ce qui n'est pas inintéressant et, d'autre part, dans les charges de remboursement, nous aurions d'un côté le remboursement de l'emprunt puis l'exploitation avec un coût qui, en situation aménagée, serait aux alentours de 8,5 à 10 millions d'euros par an.

Une simulation toute bête que j'ai faite sur Internet sur la base des crédits immobiliers qui peuvent être construits, en essayant de forcer un peu le modèle pour avoir des taux très bas. J'ai affiché ici un taux de 3 % sur 60 ans. Si vous connaissez des prêteurs à un tel taux sur une telle durée, je suis preneur mais en dehors de la réunion. 650 millions d'euros empruntés dans ces conditions conduisent à des mensualités de remboursement de 2 millions d'euros par mois, soit 24 millions d'euros par an. Nous voyons que nous avons dépassé notre capacité budgétaire d'une dizaine de millions d'euros par an. Je précise bien que cette simulation est théorique. Il n'y a pas d'emprunt de la part de l'État. Les collectivités peuvent emprunter avec des emprunts dédiés sur des investissements mais ce n'est pas le cas de l'État.

La troisième solution est le partenariat public-privé. Il existe ce que nous appelons des partenariats public-privé de type classique, c'est-à-dire que l'on confie à un prestataire le préfinancement plus l'exploitation et la maintenance de l'infrastructure pendant une durée. En général, les contrats de partenariat sont conclus sur des durées plus courtes que les concessions, autour d'une trentaine d'années. J'ai essayé de faire quelques éléments de simulation, avec des parts de fonds propres, je ne rentre pas dans le détail. Le taux d'emprunt, avec les notions de risque intégré, est un peu plus fort que ma simulation à 3 %. Sur une durée de 60 ans, qui n'est pas la durée usuelle de ce type de contrat de partenariat, nous arriverions, dans des hypothèses optimistes, à un loyer annuel à rembourser de 54 millions d'euros par an. Là encore, nous ne bouclons pas avec les capacités financières disponibles.

La conclusion à laquelle nous parvenons, avec les trois grandes formes de montage financier que nous pouvons mobiliser, est que le tout fonds public n'offre pas de solutions permettant un préfinancement rapide et quasi immédiat des 650 à 700 millions d'euros

pour réaliser l'axe en une seule fois. Nous devons donc trouver un curseur entre la ressource fonds publics, dont nous connaissons l'épure en termes de disponibilité, et une autre ressource. C'est celle qu'acquitte l'utilisateur, soit le péage.

Nous pouvons concevoir le péage de deux façons différentes, soit au titre d'un partenariat public-privé, qui est une forme de contrats dans laquelle le maître d'ouvrage peut instaurer un péage. C'est-à-dire que le maître d'ouvrage va conclure son contrat de partenariat, sera avec des loyers de l'ordre de 54 millions d'euros que j'évoquais tout à l'heure et peut aussi instituer un péage pour diminuer ce qu'il va décaisser directement puisque les péages alimenteront sa contribution annuelle. Pour autant, dans le montage de type partenariat public-privé, le risque trafic n'est pas transféré. Il reste chez le maître d'ouvrage. En l'occurrence, nous resterions avec un système d'incertitude sur le poids que pèseraient l'investissement et donc son remboursement sur les deniers publics.

Dans l'autre cas, de la délégation de service public et de concession de type autoroutière, sous des formes qui ne sont plus tout à fait celles utilisées par le passé puisqu'un certain nombre d'évolutions réglementaires ont eu lieu. Une concession aujourd'hui est le résultat d'un appel d'offres, d'une mise en concurrence, selon des critères précis. Dans ce cas, le préfinancement est assuré par l'opérateur, ainsi que l'exploitation et la maintenance dans les mêmes conditions, mais le risque trafic est également transféré. Au moment où on conclut le contrat, nous avons défini quelles seraient les conditions d'équilibre de ce contrat, quel serait le niveau de recettes perçues par l'utilisateur et ensuite, il n'y a plus de variantes au contrat. Le système est optimisé.

Dans le cas de la RN154, les principaux tenants de la modélisation faite sur une hypothèse de mise en concession de l'axe sont présentés dans le dossier. Nous avons évidemment besoin de rentrer des données comme le coût de construction, le coût d'exploitation et d'entretien, la durée de la concession, que nous avons fixé à une cinquantaine d'années, le niveau de péage, donc 8,4 centimes d'euro du kilomètre pour les véhicules légers et 23,5 pour les poids-lourds, les données de trafic, des systèmes d'échange, un certain nombre de données économiques, et le modèle nous sort une simulation d'un contrat de concession tel qu'il pourrait être conclu.

Sur l'ensemble de l'itinéraire Allaines à Nonancourt, nous avons un besoin d'équilibre de la subvention puisque le contrat doit être équilibré, à somme nulle, dès le départ, donc une subvention à l'investissement estimée entre 50 et 100 millions d'euros. Nous notons au passage que cela représente entre 8 et 15 % de subvention, ce qui n'est pas énorme. Dans cette hypothèse, nous pourrions avoir une mise en service à un horizon d'une dizaine d'années, soit 2018, tel que c'est présenté là.

J'ajoute, pour information, que ces simulations de modèles ne rendent pas toutes les données précises qui sont celles qui résulteront d'un appel d'offres. Je dirais juste que le modèle est en général un peu pessimiste pour l'A19, une des dernières concessions passées, avec un niveau de tarif de péage qui, pour certains, peut sembler élevé. En tout cas, la modélisation initiale prévoyait le double de subvention d'équilibre que ce qui a été réellement conclu au titre de la concession proprement dite.

L'avant-dernier point présenté dans le dossier est que nous n'avons pas fait qu'une seule simulation de concession. Nous avons fait une simulation de concession globale, que je vous ai présentée, mais également une simulation de concession partielle sur la partie Sud de l'itinéraire. Dans cette hypothèse, restons sur le délai de 2018, la durée de la concession pourrait être un peu plus courte, puisque le montant global d'investissement n'est pas tout à fait le même, 45 ans, dans l'hypothèse où le Nord est également réalisé. Par contre, elle

devrait être d'une cinquantaine d'années si le Nord n'était pas réalisé à un horizon 2030.

Cette hypothèse de concession partielle ressort du modèle de façon équilibrée, c'est-à-dire sans besoin de concours de fonds publics. Elle est cependant, de mon point de vue, un peu incomplète puisque nous n'avons pas résolu la totalité de la question qui est celle de l'aménagement de la RN154, dans l'hypothèse d'une concession globale qui est le point central du dossier présenté au débat public.

En cas de concession, qu'est-ce qui change ? Vous avez une succession de différentes étapes dans la conduite d'un projet routier. Dans l'hypothèse d'une concession, une fois que le projet est calé à la sortie de l'enquête publique, le concessionnaire prend le relais et réalise, en une seule fois, l'ensemble des études de détail, de définition de son projet et le réalise puis l'exploite pendant toute la durée de vie de l'opération.

Dans l'hypothèse d'une concession de type autoroutière, nous avons en général des vitesses de circulation de 130 km/h. Je dis bien en général, car il existe des sections d'autoroutes à 90 ou à 110 km/h, selon les cas. L'aménagement à 2 x 2, classement express, est en général, à 2 x 2 voies, à 110 km/h. La plate-forme est la même dans les deux cas. Les horizons de mise en service diffèrent selon que nous sommes en aménagement progressif ou en aménagement d'une seule fois. Un outil qui permet d'arriver à cet aménagement global en une seule fois est celui de la concession. Dans les deux cas, nous avons des itinéraires de substitution.

Il reste un dernier point sur les interdistances d'échange, que nous avons déjà évoquées. Ce sont les principaux sujets que je voulais évoquer ce soir, en rappelant que finalement, les deux premières questions du débat, sur l'aménagement et l'achèvement de cet aménagement ou son accélération sont, je crois, assez bien appropriés. Les réponses sont exprimées sur le sujet et elles sont relativement simples.

Il est vrai que la dernière question, sur quel financement et quel délai, est forcément beaucoup plus complexe car elle en appelle aux questions de montage financier. C'est aussi le cœur du dossier présenté au débat.

M. Jacques PAVAUX : Merci, Monsieur le directeur. Maintenant, nous avons une dizaine de minutes pour répondre à des questions.

M. Jean-Michel GOUACHE, Premier adjoint au Maire d'Allaines : Je suis également secrétaire général de la FDSEA d'Eure-et-Loir. Une délibération a été prise à la commune d'Allaines comme quoi il fallait bien dissocier le projet. Je pense que la dissociation du projet est essentielle. Quand nous ne prenons que la partie Chartres-Allaines, il a été fait beaucoup référence aux accidents et je pense que c'est cette partie qui est accidentogène et non Chartres-Dreux. Le trafic est plus important de ce côté, notamment dans les villages, et je crois que si nous dissociions bien cette partie, le financement sera beaucoup plus facile à trouver.

Ensuite, la partie Chartres-Allaines plus la rocade Ouest coûte 230 millions. Rien que la rocade Est coûte 215 millions. Le calcul est vite fait. Je crois qu'objectivement, si vous essayez de passer par l'Est, c'est vraiment du « foutage de gueule », excusez-moi expression mais je le pense ainsi. De plus, le côté Ouest est beaucoup moins consommateur de foncier puisque la rocade existe déjà, alors qu'à l'Est, il faut créer de toutes pièces un aménagement.

Dans vos calculs d'emprise de foncier, vous avez oublié, comme je vous l'avais fait

remarquer à Chartres à la Chambre d'agriculture, le raccordement sur l'A10 qui est un diffuseur qui consommerait de 30 à 50 ha puisque l'A10 a environ 30 000 véhicules jour de trafic. Il faut donc un diffuseur beaucoup plus grand. À moins que vous me démontriez le contraire, je vois que, dans votre emprise de foncier, le diffuseur n'est pas compris.

Ensuite, concernant la rentabilité, il y a actuellement entre 10 à 11 000 véhicules jour sur la 154. Si nous en comptons 4000 qui continueront à passer dans Ymonville et Allonnes, je crois qu'il en reste 6 ou 7000 sur une autoroute. Avec ce nombre de véhicules jour, je voudrais bien savoir si cette future autoroute serait rentable.

Par ailleurs, le financement : sur toutes les parties qui ont été aménagées de Dreux jusqu'à Ymonville aujourd'hui – c'est dans votre document –, la part de l'État n'est que de 50 à 60 %. Il y a en gros 30 % du Conseil régional et 20 % du Conseil général. Vous dites que l'État ne met que 10 millions et cela... À moins que vous englobiez le Conseil régional et le Conseil général mais je n'en suis pas certain.

Enfin, à propos du Conseil général, il est franchement regrettable que le Conseil général ne se prononce que lundi pour un débat qui impacte totalement le département. Prendre une décision quasiment à quatre jours du débat final, je crois que c'est franchement un peu un manque de courage.

M. Jean-Jacques RAUX, Maire de Moinville-la-Jeulin, canton d'Auneau : J'ai juste une petite observation à caractère général. Je constate qu'effectivement, sur les décennies qui se sont écoulées, l'État n'a pas mobilisé les budgets nécessaires pour réaliser les équipements de communication, particulièrement sur notre territoire, d'aménagement de la 154. Peut-être les politiques locaux n'ont-ils pas appuyé suffisamment les demandes pour que nous arrivions à quelque chose ? Par contre, nous avons pu constater que, dans le département de l'Eure, nous y sommes arrivés. Aujourd'hui, on nous propose en dernier recours que les usagers payent. C'est regrettable. D'un autre côté, je fais observer aussi que les politiques actuels travaillent pour trouver une solution et je remercie pour le travail qui est fait. Quelle que soit la solution envisagée, un travail est fait et quand un travail est fait, je pense qu'il faut le faire remarquer.

Par ailleurs, au niveau de notre territoire, le pays de Beauce, il est important, pour que ces choses ne se reproduisent pas, que nous travaillions sur notre SCOT et notre projet de territoire, de manière à ce que, dans vingt ans, on ne dise pas que les hommes politiques et les élus que nous sommes n'ont rien fait.

M. Jacques PAVAUX : Je vais demander au maître d'ouvrage de répondre à la première question.

M. Olivier de SORAS : Vous remarquez à juste titre qu'il n'y a aujourd'hui, et nous ne pouvons tous que nous en féliciter, plus d'accidents constatés sur le tronçon aménagé à 2 x 2, route express. Ce n'est pas une certitude définitive mais le constat est là, il n'y a effectivement plus d'accidents sur les sections aménagées. Cela pose la question des sections qu'il reste à aménager, nous en sommes d'accord.

Sur Chartres Est, Chartres Ouest, nous ne comparons pas exactement la même chose et il est important de le souligner. Les 130 millions correspondraient à une estimation des travaux à réaliser pour aménager sur place la rocade existante de Chartres. Il n'est pas facile, au chausse-pied, de déniveler tous les échangeurs, de transformer ce qui est aujourd'hui une rocade urbaine, avec beaucoup de points d'échanges, de desserte locale fine, d'accessibilité aux entreprises, aux points d'habitation, etc., en route express. Ce n'est

pas si simple. Des ouvrages sont à casser, par rapport à la situation aujourd'hui, et c'est cet ensemble qui, compte tenu de ce qui est réalisé, ne nous coûterait « que », et ce n'est pas une bagatelle, 130 millions d'euros.

Par contre, l'hypothèse consistant à dire que nous passerions plutôt à l'Est, sur un tracé court et tendu permettant de dissocier ce qui est trafic de grand transit, sans avoir de points d'échanges très nombreux mais en conservant la desserte locale pour le fonctionnement de l'agglomération de Chartres, est la solution qui, aujourd'hui, nous semble la plus intéressante. Elle est d'ailleurs partagée puisque cela fait partie des orientations retenues dans le SCOT de Chartres.

Vous posez la question de l'emprise. Aujourd'hui, il existe un diffuseur en sortie de l'A10. C'est une emprise qui existe donc nous la réutilisons éventuellement mais nous ne la rajoutons pas.

Sur la rentabilité, vous posez une bonne question mais je tiens à vous rassurer. Il est évident que quand on dit, et nous l'avons dit très clairement, que, dans l'hypothèse d'une mise en concession, il y a un report de trafic sur l'itinéraire de substitution, les modélisations sont faites sur la base de ces données, quant à l'équilibre de la concession. Ce n'est pas après-coup que nous disons qu'il faut enlever du trafic à ce que serait la concession. J'ajouterais *in fine* que les trafics aujourd'hui sur l'A19 sont de l'ordre de 6500 à 7000 véhicules jour.

Sur le financement, ce sont bien sûr l'ensemble des hypothèses de financements qui sont prises et des contributions des collectivités de l'État. Quand j'ai parlé de fonds publics, il s'agit de l'ensemble des fonds publics.

M. Jacques PAVAUX : Je vous remercie, Monsieur le directeur. Nous sommes tenus par le temps. Il reste la possibilité d'une question en moins de deux minutes. Je vois que quelqu'un a levé la main.

M. Pierre LEGER, Chambre de Commerce et d'Industrie 28 : Une seule question, dans le cadre d'un financement public, comment faites-vous sur les phases qui, à notre avis, ne sont pas phasables, autrement dit le contournement de Chartres et de Dreux, et qui dépassent largement les contributions annuelles que vous annoncez ?

M. Olivier de SORAS : Je l'ai dit un peu en filigrane mais vous posez la question directement. Je ne sais pas aujourd'hui répondre à cette question. Il y a deux options : soit nous mettons une période de programmation en réserve, nous ne faisons rien pendant cinq ans et nous négocions pour obtenir de mobiliser le double, soit 100 millions au lieu de 50 sur la période d'après. De toute façon, en moyenne, la question se résout autour des 10 millions d'euros par an. Après, nous jouons sur le délai.

M. Jacques PAVAUX : Je vous remercie, Monsieur le directeur. Je vais maintenant donner la parole au Président de la Commission pour la clôture de cette réunion.

M. Alain OHREL : Je crois qu'effectivement, l'heure, annoncée d'ailleurs, est arrivée de nous séparer ou en tout cas de conclure ces travaux. Je voudrais dire combien nous avons tous, dans la Commission, été impressionnés par l'intérêt de cette rencontre, l'intensité de l'attention manifestée par des participants aussi nombreux et alors même que ni l'horaire ni le jour n'étaient peut-être a priori propices à cette rencontre. Je veux donc dire aux organisateurs qui nous ont reçus un très grand bravo et un très grand merci aussi pour leur participation. Monsieur le maire nous a accueillis dans sa très belle salle. Le Président du

syndicat du pays beauceron a autour de lui l'ensemble des communes constituant ce syndicat. Le député est là aussi. Il y a donc, avec cette réunion, quelque chose de très important et très intéressant, alors surtout qu'il s'agit de la dernière réunion de notre débat public, la dernière réunion publique proprement dite avant la séance de clôture qui aura lieu jeudi 28 janvier prochain à 18 h 30 à Chartres, dans la salle, qui nous est habituelle, du cinéma des Enfants du paradis.

Je voudrais à cet égard rappeler que tous ceux qui voudraient encore apporter des contributions sous quelque forme que ce soit, sous une forme qui aurait pu prendre l'apparence d'un cahier d'acteur ou d'une contribution en ligne, doivent l'avoir fait avant le 28 janvier à minuit. Après, nous ne pourrons plus, le débat étant clos, accueillir de telles contributions. D'ici là, nous les accueillons et nous les mettrons en ligne, étant entendu que nous ne pouvons plus assurer l'édition et l'impression de cahiers d'acteurs proprement dits avant ce jeudi 28 janvier.

Je vous invite à venir nombreux à la séance de clôture qui nous sera l'occasion, tous ensemble, de tenter de tirer les leçons de ce débat quant aux modalités de son fonctionnement, de son organisation, bien sûr, mais surtout, car c'est là l'essentiel et c'est ce qui vous intéresse, quant aux thèmes qui ont retenu le plus l'attention de tous les participants. C'est une réunion qui s'annonce comme une réunion de synthèse, un exercice a priori difficile mais très stimulant. Je me réjouis de vous retrouver nombreux pour cette séance, jeudi 28 janvier à 18 h 30. Merci à tous.